

AZ EUROREGIONÁLIS EGYÜTTMŰKÖDÉSEK ÉLETRAJZI SAJÁTOSSÁGAI A HORVÁT–MAGYAR HATÁRTÉRSÉGBEN

THE BIOGRAPHICAL FLAVOURS OF THE EUROREGIONAL COOPERATIONS IN THE CROATIAN–HUNGARIAN BORDER-LAND

DR. BALI LÓRÁNT PhD, egyetemi tanársegéd

Pannon Egyetem Georgikon Kar Vállalatökonómiai és Vidékfejlesztési Tanszék

Abstract

By the end of the 20th century, the euro-regional cooperations at the Croatian–Hungarian border have prospered. The situation has changed dramatically by today. A part of them have seized to operate, others have functionally depleted. The smaller ones like Mura–Drava or Drava–Mura euro-regional initiations have quickly disappeared in the course of history. The bigger ones, like the Danube–Drava–Sava Euro-region and the Alpine-Adriatic Work-community are still reigning. What stand behind these processes? In the most cases the lack of sources and competence. Sadly, one cannot generate cooperation with strictly EU sources, without the local social-economic forces set into motion. Is it possible that the organisations have already succeeded their missions, the recognition of how to operate multinational territorial democracies? Partly they have, but with the strengthening of operative, manager-like control, the future holds countless possibilities for us.

Bevezetés

A rendszerváltást követően Magyarországon is több eurorégiót hoztak létre a határon átnyúló kapcsolatok fejlesztésére. Kezdetben az önkormányzatok, a területfejlesztés és a gazdasági szféra szereplői túl nagy jelentőséget tulajdonítottak a regionális együttműködések gazdaságélénkítő szerepének, és túldimenzionálták a bennük rejlő lehetőségeket. Ma már bebizonyosodott, hogy a területfejlesztési eszközöként sikeresen is alkalmazhatók, azonban katalizátor szerepük, a térség megfelelő társadalmi-gazdasági potenciálja nélkül csekély. Jelenlegi tapasztalataink szerint a horvát–magyar határ mentén is eltérő határfokkal működnek. A vizsgált térségben az alábbi öt olyan együttműködés található, melyeket az eurorégió kategóriába soroltam, ezek jelenleg eltérő intenzitással működnek:¹ Alpok-Adria Munkaközösség, Duna–Dráva–Száva Euroregionális Együttműködés (DDSZE), Dráva–Mura Eurorégió, Mura–Dráva Eurorégió, Muránia Eurorégió.

Alpok–Adria Munkaközösség

Az első, a horvát–magyar határ mentét is érintő szervezet az Alpok-Adria Munkaközösség volt. 1978-ban alakult, napjainkban már több mint 30 éves, amelyhez csak a rendszerváltozás előestéjén csatlakozott Zala, Somogy és Baranya megye. Ebben az időszakban a régiók és az államok közötti együttműködés elmélyítését tekintették a legfőbb feladatnak a munkaközösség tagjai. Erről tanúskodik a Bledi Határozat (1987) és a Millstadti

Nyilatkozat (1988) is. „Európa e térségében, különböző kultúrák, nyelvek és politikai rendszerek érintkezése közepette elért eredmények felett kormányaink továbbra is támogatják és ösztönzik az Alpok-Adria Munkaközösségben folyó régiók közötti együttműködést, amely a határok megnyitására, a személyek és eszmék szabad áramlására, valamint a gazdasági és kulturális együttműködésre törekszik”.²

A rendszerváltozás után a szubszidiaritás elvét és a gazdasági és szociális kohézió megvalósítását tűzték ki célul.³ A „Munkaközösség feladatai az új Európában” címmel jelent meg a Linzi Nyilatkozat (1991. szeptember 20.), amelyben a regionális kormányfők a Jugoszlávia felbomlása kapcsán emelték fel szavukat „az európai kulturális sokszínűség” tiszteletben tartásáért. Ez utóbbi kihangsúlyozza, hogy „a régiók és a helyi közösségek hozzájárulhatnak annak a demokratikus deficitnek a felszámolásához, mely Európa és állampolgárai között fennáll” és, hogy „a régióközi, határokon átnyúló és nemzetek feletti kooperáció alkalmas és hatékony eszköz ahhoz, hogy Közép- és Kelet-Európa régióit és helyi közösségeit jobban integráljuk és előkészítsük belépésüket az Európai Unióba”.⁴ Az ezredfordulóra egy új cél megvalósításában kellett közreműködniük, ami nem volt más, mint Szlovénia és Magyarország uniós integrációjának támogatása. Emellett foglalt állást a Regionális Kormányfők 2000. november 24-i sárvári határozata is, valamint üdvözölve „Horvátország Európai Unió közzeledését” és szorgalmazva „az európai műszaki és pénzügyi forrásoknak a Horvát Köztársaság számára történő, elérhetővé tételét, hogy még sikeresebben részt vehessen a határokon átnyúló projektekben”.⁵ Az AAMK jelentős szellemi kapacitást nyújtott Horvátország számára az Európai Unió játékszabályainak megismeréséhez és ezzel segítve a csatlakozási tárgyalások kezdeti lépéseit is. 2007-ben Klagenfurtban sor került az Alpok-Adria Munkaközösség szervezeti és eljárási szabályzatának megreformálására, azzal a céllal, hogy dinamizálják és elmélyítsék az együttműködést.

Az elmúlt 30 év eredményeit megvizsgálva megállapíthatjuk, hogy a munkaközösség céljait csak részben teljesítette. Több, a szervezet javára elkönyvelt siker valójában az európai makropolitikai változások eredménye, a hazánkban elért eredmények elsősorban a regionális és a helyi önkormányzatok szintjén tapasztalhatók. A rendszerváltozás előtt, az államszocialista rendszer centralizációjának csökkenése következtében sikerült a magyar megyéknek és településeknek belülről tanulmányozni a demokratikus önkormányzati szisztémát az együttműködés szocialista táboron kívüli tagjainál, ezzel hazánkban a demokratizálódás első zászlóshajójává vált a szervezet.

Gazdasági értelemben kevés olyan határokon átvívelő közös eredményt tudott és tudtak a tagok felmutatni, amely szervezet működésének eredményeképpen jött létre. Ilyenek voltak például az évente megrendezett vásárok, amelyeket workshop szerű összejövetelek kísérték. A határon átnyúló kapcsolatok első alapjait ugyan sikeresen letették, de a további építkezés megkezdett.

Az 1990-es években új tartalommal igyekeztek az együttműködést feltölteni. Ez főleg a magyar és az egykori jugoszláv tagok körében volt megfigyelhető. A délszláv válság következtében azonban a kilencvenes évek a hanyatlás időszaka volt. Az ezredfordulóra új célrendszert dolgoztak ki, mégpedig az EU tagságra aspirálók csatlakozási felkészítését. Ez a feladat azonban már meghaladta a gyenge koherenciával rendelkező Alpok-Adria Munkaközösség erejét. A tagok érdektelensége az évtized végére egyre erősebb lett, a szervezet Magyarországon a megélhetési politikuskor gyűjtőhelyévé vált, és Zala, Baranya, valamint Somogy is kilépett már a szervezetből.

Az Alpok-Adria Munkaközösség lényege mindenekelőtt a pluralizmusban, a tagság történelmi sokszínűségéből és különbözőségéből eredő gazdagságban volt. Az együttműködés lehetővé tette a föderalizmus, és a szubszidiaritás tapasztalatával rendelkező, külön-

böző intézményi rendszerek együttműködését. A szervezetben jelen volt teljes szuverenitású tagként Szlovénia és a Horvátország, továbbá jelentős politikai autonómiával bíró tagként Bajorország és néhány osztrák tartomány, Ticino kanton, az olasz tartományok, valamint öt magyarországi megye.

Duna–Dráva–Száva Euroregionális Együttműködés

A rendszerváltozás után fogalmazódott meg a gondolat a magyar önkormányzati vezetőkben, hogy a horvát–magyar határ menti együttműködés dinamizálását szolgáló, euroregionális együttműködést hozzanak létre a szomszédos délszláv térség önkormányzataival és a kereskedelmi és ipar kamarák részvételével. A horvát és a magyar partnerek mellett bevonták a bosnyák Tuzla kantont is, így egy nagyobb gazdasági és humán potenciállal rendelkező tér létrejöttét feltételezve.

Így alakult meg 1998-ban a *Duna–Dráva–Száva Euroregionális Együttműködés* (1. ábra.) egy közös történelmi és kulturális hagyományokkal rendelkező területen. Létrejöttében nagy szerepet játszott, hogy a Nyugat-Balkánon béke lett és a posztjugoszláv államok külpolitikai céljai között megjelent az EU integráció igénye.

Az alapítást követően a kezdeti nagy lendület megállt. Az „eurégiót” alapító tagok Baranya megye, Pécs-Baranyai Kereskedelmi és Ipar Kamara (Magyarország), Osiječko-Baranjska megye, Osijek (Eszék) Város, Horvát Gazdasági Kamara Osiječko-Baranjska megye Gazdasági Kamarája (Horvátország), Tuzla-Drina Kanton, Tuzla Város, Tuzlai Régió Gazdasági Kamarája (Bosznia és Hercegovina) közül egyik sem volt még ekkor az Európai Unió tagja. A szervezet olyan tagokból jött létre, akik a beruházásokhoz, fejlesztésekhez szükséges tőkehiánnyal küzdöttek. Emellett Horvátországnak és Bosznia-Hercegovinának a polgárháborút követő újjáépítést is meg kellett oldania.

Milyen történelmi előzmények alapján jött létre az együttműködés? Történelmi tapasztalatok már voltak, mivel már több közös nemzetközi együttműködésben is részt vettek:⁶

- 1973-tól Pécs testvérvárosi kapcsolatban van Osijek-kel (Eszék),
- Baranya megye a testvérmegyei együttműködése az Eszék-Baranyai zsupánsággal,
- Kitűnően felhasználhatóak az Alpok-Adria Munkaközösségben szerzett és az ott kiépített szervezeti mechanizmusok során szerzett tapasztalatok,
- Az osijek-i a pécsi, és a tuzlai egyetemek együttműködnek egymással. Tuzlával 2000-től élnek a kapcsolatok.

A terület társadalmi-gazdasági helyzetének ismeretében felmerül, hogy vajon milyen kitörési pontjai lehetnek egy ilyen térségnek, ahol szociálisan hátrányos, etnikailag szegregálódott a társadalom, mint Baranya és Somogy megye déli részén? A fejlesztésének alapjául a határ mindkét oldalán létező problémák közös megoldása, illetve a kevés innovációs, és fejlesztési lehetőség továbbgondolása szolgálhat. Mivel a térség tőkehiányos, ezért célszerű az unió támogatási lehetőségeit alapul venni a prioritások meghatározásánál. Az eurégiót a következő célokkal hozták létre:

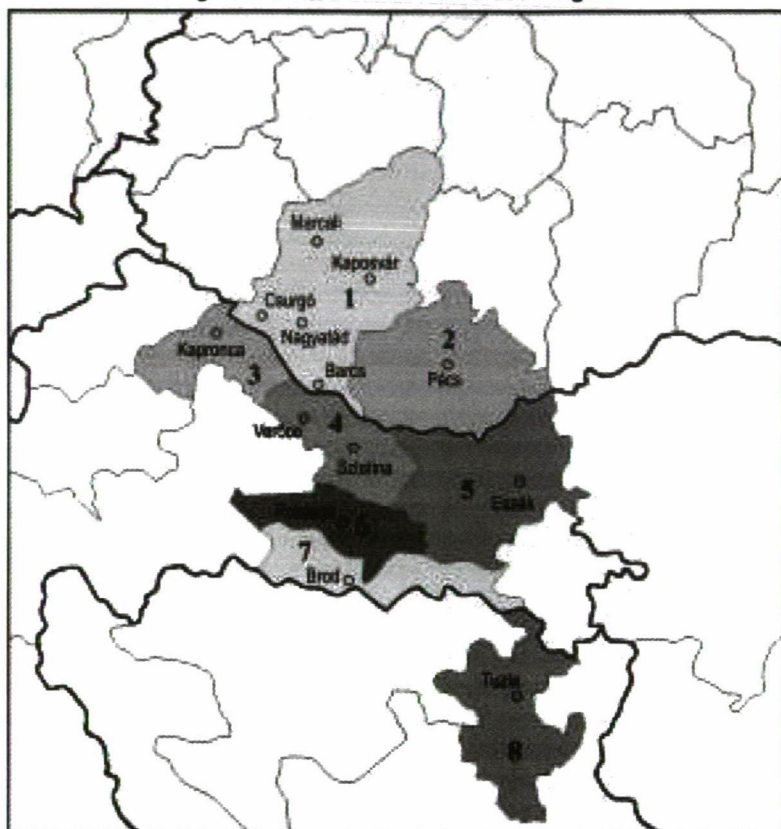
- a régió tartós békéjének megteremtése és fenntartása,
- a gazdasági fejlődés elősegítése, gazdaságfejlesztés összehangolása,
- az idegenforgalomban rejlő lehetőségek hatékony kiaknázása és egy egységes turisztikai arculat megjelenítése,
- az V/C korridor továbbfejlesztésének dinamizálása,
- a tudományos-oktatási kapcsolatok elmélyítése,

- Dráva és a Duna ökológiai lehetőségeinek kiaknázása,
- a mezőgazdasági kooperáció újbóli kiszélesítése,
- tagok euroatlanti integrációjának elősegítése.

1. ábra. A Duna–Dráva–Száva Euroregionális Együttműködés

(Forrás: a szerző saját szerkesztése, 2011.)

Figure 1. Danube–Drava–Sava Euro-region



Jelmagyarázat: 1. Somogy megye, 2. Baranya megye, 3. Koprivničko-Križevačka županija (megye),
4. Virovitičko-podravska županija, 5. Osječko-baranjska županija,
6. Požeško-slavonska županija, 7. Brodsko-posavska županija, 8. Tuzla kanton

Annak ellenére, hogy az alapító tagok jelentős közös történelmi hagyományokkal rendelkeznek, az együttműködést sok nehézséggel küzd, amelyek elsősorban a társadalmi-gazdasági rendszerek eltérő irányú fejlődéséből adódnak:⁷

- nem sikerült tisztázni a városi, a megyei, az ispánsági, a kantoni önkormányzatok szerepét, kompetenciáját,
- a tagok egyéb társadalmi-gazdasági feszültségei sokszor annyiival fontosabbak az eurorégió problémáinál, hogy nem marad idő azokkal foglalkozni,
- a kommunikáció az eltérő szociokulturális és történelmi hagyományok miatt gyakran nehézkes,
- 2000-ben lett csak a szervezet bejegyezve az Európa Tanácsnál.

A DDSZE egyik kitörési pontja lehet, ha a fejlesztési politika új súlypontjai a városokra tevődnek át, mert az egyetlen olyan határon átnyúló együttműködés horvát–magyar tekintetben, ahol regionális központokat, jelentős vonzaskörzettel rendelkező városokat találunk. A területfejlesztés pólusai Pécs, Eszék és Tuzla lehetnének. Az elképzeléseknek a közös, mindenütt megtalálható gazdaságfejlesztési pontok erősítéséből, illetve a komparatív előnyök kiaknázásából lehet kiindulni. A fejlesztés vázának az Eszék–Pécs tengelyre kell felfűződnie, amely gyakorlatilag az V/C korridor.

Vizsgáljuk meg azt, hogy milyen módon lehetne elősegíteni a felvázolt, feltételezett urbanizációs tengely kohéziójának erősítését? Ennek egyik legfontosabb eszköze a közlekedési lehetőségek javítása, melyek közül a vasút fejlesztése ütközik a legnagyobb akadályokba. Az eddigi magyar kormányok térséghez kötődő vasúti fejlesztéspolitikája nem volt elég karakteres, csak a szolgáltatás minőségi romlását igyekeztek meggátolni, közep-távon csak a Pécs–Magyarbóly szakasznak van reális esélye a fejlesztésre. Az előzetes tervek szerint a pálya 120 km/h sebességre fejlesztendő. A helyi érdekeltségű regionális vasutak fejlesztésének esélye csekély, ennek ellenére egyéb komplex turisztikai, gazdaságfejlesztési projektek keretében mindez megoldható lenne.

A légi közlekedés fejlesztése jelenleg a legbonyolultabb. Az eurorégió területén elhelyezkedő mindhárom nagyváros az elmúlt évtizedekben többször is „reptér aspiránsként jelent meg”. A jelenleg Pécs és Eszék rendelkezik a nemzetközi forgalom lebonyolítására is alkalmas légikikötővel. Azt azonban nem szabad elfelejtenünk, hogy egy ekkora néptömeg, mint Pécs és közvetlen szuburbiaja, vonzaskörzete nem tud gazdaságosan működtetni egy nemzetközi forgalom lebonyolítására is alkalmas légikikötőt, a gazdaságos működését nagyban segítené a kapcsolódó közlekedési pályák fejlesztése (autópálya,⁸ gyorsvasút), amely lehetővé tenné a légikikötő nagyobb távolságból való elérhetőségét is (akár Eszékről), ezáltal növelve a forgalmat.

Dráva–Mura Eurorégió

A kétoldalú kapcsolatok hatékonyságának növelése érdekében kisebb eurorégiókat is létrehoztak. Ezek mindegyike a Zala Megyei Önkormányzat alapításával, vagy a területén elhelyezkedő települések kezdeményezésére és gesztorálásával alakult meg. A társadalmi-gazdasági környezet szempontjából Zala az egyik legideálisabb terület a horvát–magyar határon átnyúló kapcsolatok továbbfejlesztésére, ugyanis az egykori periférikus helyzetből adódó hátrányokat itt sikerült a legjobban felszámolni az elmúlt 20 évben.⁹ Az együttműködésben érintett Koprivničko-križevačka, Međimurska és Varaždinska megyék Horvátország legfejlettebb területei a főváros Zágráb után, itt halad át a horvát–magyar nemzetközi forgalom jelentős része is, az V/B korridor Rijeka és Venezia (Velence) irányába. Nem elhanyagolható a másfél órányi utazási távolságban lévő Zágráb közelsége sem.

Az első ilyen kezdeményezés, amely későbbiekben meddőnek bizonyult, a Dráva–Mura Eurorégió. Az alapítók Csurgó, Marcali, Nagyatád, Nagykanizsa, Letenye, Lenti, Zalakaros, valamint a szlovéniai Lendava (Lendva) és a horvát Varaždin (Varasd) voltak. A résztvevők köréből látszik, hogy az együttműködést a horvát–szlovén–magyar hármas határ fejlesztését hivatott volna elősegíteni. A szervezeti felépítéssel kapcsolatban több elképzelés is felmerült, ezek közül a kistérségi alapon szerveződő eurorégió formáját elvetették, mert sem Horvátországban, sem Szlovéniában nem létezik ez a formáció. A megyei alapú felépítés pedig a magyar közigazgatási szabályozás¹⁰ miatt nem kapott támogatást. Végso soron a „városi elképzelés” nyert, így lehetőség nyílt rá, hogy a városok és a körük szerveződő kistérségek települései is részesei lehessenek a szervezetnek.

A tagok 2000. szeptember 9-én írták alá a szándéknyilatkozatot a Dráva–Mura Eurorégió létrehozásáról (2. ábra), melyet követően 2001. szeptember 14-én került sor magyar oldalról a keretszerződés aláírására, amelyhez a külföldi partnerek közül csak Lendava (Lendva) csatlakozott december 21-én. A társaság cégbírósági bejegyzésére 2002. június 21-én került sor.¹¹

2. ábra. Dráva–Mura Eurorégió
(Forrás: a szerző saját szerkesztése, 2011)
Figure 2. Dráva–Mura Euro-region



A közhasznú társaság formájában működő szerveződés nagy lendülettel és reményekkel kezdte meg a munkát. Ezt mutatja, hogy az alapítók közül Nagykanizsa 2 millió¹² forint összeget különített el a munkaszervezet létrehozása, e mögött azonban nem titkolt presztízscélok voltak, a város először vált egy nemzetközi szervezet székhelyévé.

A kezdeti lendületet a pangás, és az eredménytelenség időszaka követte, amelyhez költségvetési gondok is társultak. A legnagyobb problémát a tagok multilaterális együttműködés-képtelensége, valamint az egyre csökkenő, közömbösséggé degradálódó érdeklődés jelentette. „Jellemzően két-két város együtt tud dolgozni egy projekt elkészítésében, pályázat benyújtásában, de az egész eurorégiót átfogó program, kezdeményezés nem született. Az alacsony szintű közreműködés a többi tag részéről nem jelent garanciát a folyamatos, legalább középtávon tervezhető működésre sem”.¹³

Ezek ismeretében nem meglepő, hogy 2005 szeptemberében felszámolták a szervezetet, amelynek további feladatait a Pályázati Iroda és a Polgármesteri Kabinet látja el. Azóta vannak próbálkozások az újrakezdésre, de eddig tapasztalható eredmények nélkül. Egy-egy városi szervezetnek vannak pozitív pályázati kezdeményezései, de ezek nem az eurorégió működésének az eredményei.

Mura–Dráva Eurorégió Eurorégió

Egy másik, az előbbieket során elvetett koncepció eredményeként jött létre a Mura–Dráva Eurorégió (3. ábra), amelynél az alapítók a működéséből adódó nehézséget kiküszöbölendő egy a területi közigazgatási egységek (megyék) által szervezett együttműködést hoztak létre. A Zala Megyei Közgyűlés Hivatala vállalta fel a gesztor szerepet, a hivatalos

bejegyzésre 2004 októberében került sor Čakovecen (Csáktornya) Međimurska, Zala és Somogy megye részvételével, az együttműködésből Somogy időközben kilépett.

3. ábra. Mura–Dráva Eurorégió
(Forrás: a szerző saját szerkesztése, 2011)
Figure 3. Mura–Drava Euro-region



Több mérhető eredményt is elértek. Ezt bizonyítja, hogy a 2004–2006 között megvalósuló INTERREG III. a Szlovénia–Magyarország–Horvátország Szomszédsági Program keretében számos pályázaton sikerrel szerepeltek. Ezek közül talán a legjelentősebb a Murakeresztúr és Kotoriba között létesítendő közúti híd engedélyeztetési tervének és finanszírozásának jóváhagyása volt. A helyi remények szerint a közúti-folyami hídnak jelentős szerepe lesz a szomszédos magyar és horvát mikrotérségek elérhetőségének a javításában. Ugyancsak sikeresnek bizonyult a „Le a Kerkán a Murára” nevű turisztikai projekt is.¹⁴

Az eurorégió 2007-ben gyakorlatilag megszűnt. 2009-ben horvát részről megpróbálták újra élesíteni, azonban ez nem sikerült. Az időközben kialakult kétoldalú (Muraköz és Zala megye közötti) kulturális és politikai kapcsolatok azonban tovább élnek és rendszereznek. A megyék vezetői is találkoznak egymással évi 1-2 alkalommal.

Az euroregionális szerveződések közös és eltérő vonásai

A horvát–magyar határ euregionális együttműködései térbeliségüket tekintve nagy heterogenitást mutatnak, általában kettő vagy három „tagállam” egyes területeit foglalják magukba. A résztvevő partnerek jellegét tekintve is vegyesek: települési és megyei önkormányzatok, tartományok és országok. Az általam eddig elemzett négy együttműködés közül napjainkban azonban csak három tekinthető „élő” szervezetnek: az Alpok-Adria Munkaközösség, a Duna–Dráva–Száva Eurorégió. A Dráva–Mura és a Mura–Dráva pedig megszűnt, illetve felszámolásra került.

A felépítésük és működésük alapján a fenti szervezeteket három csoportba lehet besorolni. Az elsőbe az AAMK és a DDSZE található, ezek nagy kiterjedésű, legalább három ország területén elhelyezkedő szervezetek. Működési struktúrájuk hasonlít egy területi önkormányzatéhoz, tevékenységi körük a területi tervezés, kulturális kapcsolatok, és térségi marketing terén nyilvánul meg. Rendelkeznek egy döntéshozó testülettel és egy állandóan működő munkaszervezettel. Elképzeléseik és fejlesztési stratégiájuk egy-egy me-

zoregionális nemzetközi tér igényeinek megfelelően készült el. A másik kettő működési területe közvetlenül a határtérségben koncentrálódik, és kiterjedésük jóval kisebb. Egyikük sem rendelkezett, és nem is rendelkezik állandóan működő munkaszervezettel. Csak ad-hoc jelleggel tartottak informális jellegű tanácskozásokat egy-egy fontosabb célkitűzés meghatározása, illetve teljesítése miatt.

Stabil szervezeti felépítéssel tehát csak a Duna-Dráva-Száva és az Alpok-Adria bír, mert ezek fedik le a legnagyobb területet, a tagságuk pedig multinacionális. A stabilabb, részletesen szabályozott működés nyilvánvalóan a nagy területtel, a tagok számával és eltérő jellegével magyarázható.

Jegyzetek

1. A Muránia Eurorégiót nem tárgyalom, mivel a horvát-szlovén-magyar hármas határ a témám szempontjaitól eltérő aspektusokat is tartalmaz.
2. Alpok-Adria Munkaközösség Jövőkép. A 21. századi Európában 4. p.
3. Magyar tagok: Baranya, Somogy, Zala és Vas megye; osztrák tagok: Kärnten és Burgenland; olasz tagok: Friuli-Venezia Giulia, Trentino-Dél-Tirol és Velence; valamint Horvátország és Szlovénia.
4. Alpok-Adria Munkaközösség Jövőkép. A 21. századi Európában 4. p.
5. Alpok-Adria Munkaközösség Jövőkép. A 21. századi Európában 8. p.
6. Golobics Pál – Merza Péter (2002): Polarizálódó világgazdaság. Nemzetközi együttműködés. PTE Földrajzi Intézet, Pécs, 207 p.
7. Golobics Pál (2001): Fejezetek a társadalomföldrajz köréből. Világgazdaság, integrációk, együttműködések. Pécsi Tudományegyetem Természettudományi Kar Földrajzi Intézet, Pécs, 167 p.
8. Az M6-os már elérte.
9. Az M7-es autópálya, az M70-es gyorsforgalmi út, valamint a Bp.–Nagykanizsa–Zágráb és a Zalaegerszeg–Ljubljana vasút vonal révén megszűnt a megye elszigeteltsége.
10. Napjainkban a megye szerepét részben a tervezési-statisztikai régiókra igyekeznek átruházni a kormányzat, amelyek viszont alkotmányos támasszal nem rendelkeznek.
11. Nagy Tibor (2005): Zala megye határon átnyúló szubregionális együttműködései. Diplomadolgozat, 51 p.
12. Ez az összeg körülbelül négy-öt ezer eurónak felel meg.
13. Litter Nándor (2005): Előterjesztés Nagykanizsa Megyei Jogú Város Közgyűlésének 2005. szeptember 27-i ülésére. Napirend: Dráva-Mura Eurorégió Kht. Működése. Letöltés ideje: 2008. 02. 27.
14. Füzi Anita (2007): Egy hátrányos helyzetű kistérség munkaerő-piaci helyzetképe. TDK dolgozat. Nyugat-Magyarországi Egyetem. 74 p.

Felhasznált irodalom

- Alpok-Adria Munkaközösség Jövőkép. A 21. századi Európában. 21 p.
- Füzi Anita. (2007): Egy hátrányos helyzetű kistérség munkaerő-piaci helyzetképe. TDK dolgozat. Nyugat-Magyarországi Egyetem. 74 p.
- Golobics Pál – Merza Péter (2002): Polarizálódó világgazdaság. Nemzetközi együttműködés. PTE Földrajzi Intézet, Pécs, 207 p.
- Golobics Pál (2001): Fejezetek a társadalomföldrajz köréből. Világgazdaság, integrációk, együttműködések. Pécsi Tudományegyetem Természettudományi Kar Földrajzi Intézet, Pécs, 167 p.
- Litter Nándor (2005): Előterjesztés Nagykanizsa Megyei Jogú Város Közgyűlésének 2005. szeptember 27-i ülésére. Napirend: Dráva-Mura Eurorégió Kht. Működése. Letöltés ideje: 2008. 02. 27.
- Nagy Tibor (2005): Zala megye határon átnyúló szubregionális együttműködései. Diplomadolgozat, 51. p.